



SINDICATO NACIONAL DE COMISSÁRIAS  
DE DESPACHOS, AGENTES TRANSITÁRIOS  
E INTERMEDIÁRIOS DE CARGA, LOGÍSTICA  
E FRETES EM COMÉRCIO INTERNACIONAL



actc  
ASSOCIAÇÃO NACIONAL  
DAS EMPRESAS TRANSITÁRIAS,  
AGENTES DE CARGA AÉREA,  
COMISSÁRIAS DE DESPACHOS  
E OPERADORES INTERMODAIS

REPRESENTANTE OFICIAL



FEDERAÇÃO INTERNACIONAL DAS  
ASSOCIAÇÕES DE TRANSITÁRIOS



PARCEIRO  
INSTITUCIONAL



# ACONTECE

ANO 40 - EDIÇÃO 336 - Janeiro / 2025

## 2025: UM CONVITE AO OTIMISMO REALISTA NO BRASIL



**ERRATA**  
Na capa da edição 334,  
leia-se "interestadual"  
onde consta "estadual".

**ACONTECE**  
MOMENTO HISTÓRICO:  
SINDICOMIS NACIONAL REALIZA  
SUA PRIMEIRA ASSEMBLEIA ESTADUAL



# 2025: UM CONVITE AO OTIMISMO REALISTA NO BRASIL

Autor: Luiz Ramos

Presidente do SINDICOMIS NACIONAL, ACTC e CIMEC



**LUIZ RAMOS**  
Presidente do SINDICOMIS/ACTC/CIMEC

**E**xiste uma tendência curiosa entre nós, brasileiros: o chamado "viés de negatividade". Esse termo, um tanto sofisticado, sugere nossa habilidade em encontrar problemas mesmo nas menores situações. Porém, com o início de 2025, proponho um exercício diferente: que tal adotarmos um otimismo cauteloso? Afinal, humor e esperança sempre foram traços marcantes do nosso povo.

## Economia em foco

No último ano, a balança comercial brasileira fechou com um superávit impressionante de US\$ 74,55 bilhões, quase alcançando o recorde de 2023. Para este ano, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) estima um superávit ainda robusto, entre US\$ 60 bilhões e US\$ 80 bilhões, com as exportações podendo atingir até US\$ 360 bilhões e as importações marcando até US\$ 280 bilhões.

## Setores com potencial de crescimento

Apesar de uma queda nas exportações de veículos no primeiro semestre de 2024, houve uma recuperação significativa no segundo semestre. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) celebra esse resultado e projeta um aumento de 5,6% nas vendas para 2025. Essa recuperação é um sinal claro de que, mesmo diante de adversidades, há espaço para crescimento.

## Desafios logísticos e oportunidades

Um ponto que requer nossa atenção é a logística global de contêineres. Charles van der Steene, presidente regional da Maersk para a América do Norte, mencionou à Reuters que espera um crescimento de 5% a 7% no volume de contêineres, impulsionado pela demanda dos Estados Unidos. Paralelamente, temos um sinal de alerta sobre possíveis greves portuárias e tarifas, que podem impactar o comércio exterior e exigem preparação e estratégias adaptativas de nossos exportadores.

## Agricultura promissora

O setor agrícola brasileiro também tem motivos para ser otimista. A Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC) prevê um ano próspero, com melhores safras e preços mais acessíveis de insumos.

A diversificação de mercados, especialmente com o aumento das



exportações para a China, é uma estratégia importante para sustentar esse crescimento.

## Recursos naturais como base para o futuro

O Brasil possui uma riqueza incomparável em recursos naturais. Somos líderes mundiais na produção de nióbio e possuímos vastas reservas de urânio, lítio, gás de xisto, potássio e terras raras. Além disso, o Sistema Aquífero Guarani, com seus 160 trilhões de litros de água, representa um patrimônio vital. Esses ativos são fundamentais para nossa segurança e desenvolvimento econômico, mas requerem gestão responsável e políticas sustentáveis para garantir que sejam aproveitados eficazmente e com respeito ao meio ambiente.

## Conclusão: um caminho sustentável e otimista

Ao encarar 2025, é essencial balancear nosso otimismo com um planejamento realista e estratégico. Reconhecer nossos desafios não diminui nosso potencial; pelo contrário, prepara-nos melhor para superá-los. Com um olhar cuidadoso para dentro e para fora, podemos transformar nossos recursos e talentos em alavancas para um futuro mais próspero e resiliente.

# BRASIL SE DESTACA COM RECORDE DE EXPORTAÇÃO DE US\$ 181,9 BI NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO

**A** Secretária de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria Comércio e Serviços (Secex /MDIC), comunicou os resultados de 2024 da Balança Comercial nas exportações, que totalizaram US\$ 337 bilhões.

Os números também apontam um crescimento de 3,3% na corrente de comércio em relação a 2023, que chegou a US\$ 599,5 bilhões. As importações somaram US\$ 262,5 bilhões, com saldo positivo de US\$ 74,6 bilhões.

Brasil se destaca com recorde de exportação de US\$ 181,9 bilhões na indústria de transformação em 2024, maior valor desde o início da série histórica (1997), o que revela a forte atuação do governo brasileiro em políticas públicas que impulsionam a produção nacional. “O MDIC tem atuado em projetos tanto para estimular a produção da indústria brasileira quanto para colocar o país em outro patamar de comércio exterior”, avaliou o vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin.

“A balança comercial brasileira alcançou resultados expressivos em 2023 e 2024, com exportações em níveis inéditos e superávits históricos”, afirmou a secretária de Comércio Exterior do MDIC, Tatiana Prazeres, durante coletiva para apresentar os números. Segundo a secretária, o superávit comercial de 2024 deverá posicionar o Brasil entre os 10 maiores do mundo.

Tatiana destacou também o aumento de 3,3% na corrente de comércio brasileira em 2024, reforçando a maior integração do país à economia global. “As exportações contribuirão de forma significativa para o desempenho do PIB em 2024, evidenciando a relevância do setor externo para a economia brasileira”, concluiu.





# CINGAPURA ANUNCIA ISENÇÃO DE TAXAS PORTUÁRIAS PARA EMBARCAÇÕES COM TECNOLOGIAS DE EMISSÃO ZERO

Fonte: Portos e Navios

**A**s autoridades de Cingapura isentaram taxas portuárias para embarcações que operam com combustíveis ou tecnologias de emissão zero, em uma medida válida desde 1º de janeiro. Navios que utilizam energia de bateria, hidrogênio, células de combustível, amônia, B100 e metanol verde terão redução de 100% nas taxas para estadias de até quatro dias, conforme comunicado da Autoridade Marítima e Portuária de Cingapura (MPA).

Embarcações que operam com metanol convencional, GNL e misturas de biocombustíveis B50-99 receberão um desconto de 30%, enquanto aquelas que utilizam biocombustíveis B24-49 terão uma redução de 20%. A MPA destacou que embarcações com tecnologias de emissão zero devem operar exclusivamente com elas tanto no motor principal quanto nos motores auxiliares ao entrar e permanecer nos limites do porto, sem alterações durante a estadia. A troca para outra tecnologia só será permitida após a saída dos limites portuários.





# MSC LIDERA RANKING DAS MAIORES COMPANHIAS MARÍTIMAS DE 2024

Fonte: Portos e Navios



O ranking TOP 100 da Alphaliner para 2024 confirmou a MSC como a maior companhia marítima do mundo, com 879 navios que somam 6,30 milhões de TEUs, representando 20,2% da capacidade global. Em segundo lugar, a Maersk registrou 714 navios e 4,41 milhões de TEUs (14,1%), seguida pela CMA CGM, com 654 navios e 3,82 milhões de TEUs (12,3%).

Na quarta posição, o Grupo Cosco operava 511 navios e 3,31 milhões de TEUs (10,6%), enquanto a Hapag-Lloyd, em quinto lugar, acumulava 299 navios e 2,33 milhões de TEUs (7,5%).

As posições seguintes foram ocupadas pela ONE (1,96 milhão de TEUs), Evergreen (1,75 milhão de TEUs), HMM (0,89 milhão de TEUs), ZIM (0,78 milhão de TEUs) e Yang Ming (0,70 milhão de TEUs). Destaque também para a Sea Lead Shipping, que saltou da 19ª posição em 2023 para a 13ª em 2024, alcançando 145.485 TEUs (0,6% da frota global). A frota global de contêineres possui capacidade total de 31,4 milhões de TEUs e tonelagem superior a 372,4 milhões de DWT.

A MSC também liderou o ranking de encomendas, com 139 navios que totalizam 2,09 milhões de TEUs. A CMA CGM ficou em segundo lugar, com 75 embarcações (1,14 milhão de TEUs), seguida pelo Grupo Cosco (55 navios, 0,90 milhão de TEUs). Maersk ocupou a quarta posição, com 54 navios (0,77 milhão de TEUs), e a ONE fechou o Top 5, com 46 embarcações (0,60 milhão de TEUs).

No quesito capacidade fretada, a ZIM liderou com 119 navios, correspondendo a 91,6% de sua frota. A ONE ficou em segundo lugar, com 160 navios fretados (59,6%), seguida pela Yang Ming, com 38 navios (54,1%). A MSC ocupou a quarta posição, com 294 navios fretados (47,4%), enquanto a CMA CGM ficou em quinto lugar, com 351 embarcações (43,7%). Outras companhias como Hapag-Lloyd, Maersk, e Grupo Cosco também aparecem com significativas capacidades afretadas.

# APM TERMINALS SUAPE INICIA CONSTRUÇÃO DO PRIMEIRO TERMINAL 100% ELÉTRICO DA AMÉRICA LATINA

Fonte: Guia Marítimo

**A** APM Terminals Suape avança mais uma etapa e fecha a contratação das empresas Consag, HTB e Piatec, que serão responsáveis pela construção do primeiro terminal 100% elétrico da América Latina.

A construção do pátio de contêineres será realizada pela empresa Consag, que possui vasta experiência em projetos com viés em sustentabilidade, enquanto a obra do cais e dos edifícios destinados ao Armazém (CFS), Oficina de Manutenção e reforma do prédio administrativo da APM Terminals ficará a cargo do consórcio das empresas HTB e Piatec.

Em novembro, foi realizada a cravação da primeira estaca no cais, marcando o início efetivo das obras. O consórcio HTB/Piatec será responsável pelo design e construção do novo cais para atracação de navios. Além disso, a empresa instalará trilhos para guindastes STS, defensas marítimas, pavimentação de alta resistência e provisão de energia em terra. Também será realizada a dragagem do berço de atracação.

“Este é um marco importante para a APM Terminals Suape e para o setor portuário brasileiro. Escolhemos as empresas contratadas após uma avaliação minuciosa das propostas técnicas e comerciais. A APM Terminals Suape será um dos terminais mais modernos do Brasil e a expectativa é que o terminal entre em operação no segundo semestre de 2026, sendo o primeiro terminal de contêineres totalmente eletrificado do Brasil”, enfatiza Daniel Rose, diretor-presidente da APM Terminals Suape e Pecém.

“Este é um projeto desafiador, com grandes exigências em termos de engenharia e cronograma. Nossa equipe está totalmente comprometida em entregar um terminal de excelência, cumprindo os mais altos padrões de qualidade e segurança. Estamos coordenando de perto todas as fases para garantir a perfeita integração do projeto, atendendo às normas técnicas brasileiras e internacionais. A construção do terminal 100% elétrico é um marco para o setor, e nosso objetivo é garantir que todas as estruturas, do pátio ao cais, atendam a essa visão de responsabilidade ambiental e modernidade”, comenta Michael Dandanell, diretor de projetos da APM Terminals Suape.



# IAN TAYLOR IMPLEMENTA A LIBERAÇÃO DE CONTÊINERES 100% DIGITAIS NO PERU

Fonte: Portal Portuário



**A**pós a implementação da primeira etapa do Sistema de Liberação de Contêineres (SCL) no Peru, a Ian Taylor anunciou que, a partir de 6 de janeiro, está operativa e disponível a segunda etapa do sistema, que permite realizar todos os trâmites documentais e pagamentos por meio digital, possibilitando, assim, a liberação de contêineres 100% on-line.

Com isso, segundo a empresa, dá-se um passo em direção a um ambiente totalmente digital, permitindo que a operação documental e os pagamentos para a liberação de um contêiner sejam realizados em apenas 15 minutos, em vez das atuais 48 horas, além de oferecer diversos outros benefícios.

Desde o início de sua operação, no começo de dezembro de 2024, o SCL processou o pagamento do “Visto Bueno” para mais de 3.600 contêineres. Os clientes destacaram as vantagens de contar com uma ferramenta disponível 24 horas por dia, 7 dias por semana, que não depende de respostas humanas ou do envio de e-mails, já que o sistema é totalmente automático.

Entre os benefícios do SCL estão o fato de ser totalmente digital, automático, seguro e estar sempre disponível para realizar trâmites documentais e pagamentos online, tornando o processo de liberação de contêineres mais eficiente.

Rocío Ponce, Country Manager da Ian Taylor no Peru, afirmou que “a recepção por parte dos nossos clientes tem sido extremamente satisfatória, já que reconheceram os benefícios que o uso deste sistema totalmente digital trouxe para seus negócios. Agora, com o lançamento da última etapa, é possível liberar contêineres de maneira completamente digital, algo que vinha sendo solicitado pelos nossos clientes e que agora é uma realidade.”

A Country Manager também destacou que, como uma agência 4.0, a Ian Taylor está pronta para colaborar com outros elos da logística marítima regional que estão avançando em direção à digitalização.

Recentemente, a consultoria PMG realizou uma pesquisa de satisfação com agentes aduaneiros no Chile que utilizam este sistema. Entre os sistemas digitais disponibilizados pelas transportadoras marítimas ou seus agentes, o SCL da Smart Flux, oferecido pela Ian Taylor, foi eleito o melhor.

A Smart Flux é uma empresa do grupo empresarial Taylor, presente em toda a costa oeste da América do Sul, que decidiu criar uma empresa totalmente independente de sua agência de navegação, com capital próprio 100% aportado pela família Taylor.

# CRISE MARÍTIMA: ENTENDA A ATUAL ESCASSEZ DE CONTÊINERES PARA EXPORTAÇÃO

**N**os últimos anos, o mundo registrou o maior número de guerras desde a Segunda Guerra Mundial. Somando-se aos problemas climáticos e aos bloqueios econômicos, isso provocou o colapso dos principais portos do planeta, gerando uma escassez de contêineres. O aumento dos custos de seguro e transporte marítimo prejudicou os processos produtivos de várias indústrias.

O encalhe do Ever Given em Suez, a seca no istmo do Panamá, o bloqueio russo dos portos ucranianos no Mar Negro, o embargo econômico à Rússia e os ataques a navios no Mar Vermelho desestabilizaram o comércio internacional.

“Por causa da tensão na região, o Canal de Suez reduziu seu volume de operações em 80%. Isso levou ao desvio do transporte marítimo entre a Ásia-Pacífico e a Europa. Agora, o trajeto inclui 3.500 milhas a mais [entre 10 e 15 dias extras] para chegar aos países europeus. Além disso, passa pelo Golfo da Guiné, onde há registros de pirataria”, diz Alejandro Arroyo Welbers, diretor da especialização em Comércio Internacional da Universidade Austral (UA).

Atualmente, segundo a Organização Marítima Internacional, 90% do transporte de mercadorias é realizado por via marítima. Assim, qualquer transtorno nas rotas afeta diretamente a economia global. “Isso é comum em situações de conflito armado. Por exemplo, São Petersburgo, o principal porto russo, está bloqueado. Isso encarece o transporte para Dinamarca, Estocolmo ou Estônia. Como o comércio exterior nessa região é limitado, muitas empresas não consideram a rota vantajosa, o que eleva o custo do frete”, diz Sílvia Notte, diretora do SN Estúdio Aduaneiro.

Os canais de Suez e do Panamá, dois dos três corredores artificiais mais importantes do mundo, não operam hoje em plena capacidade. O primeiro, por questões de segurança, e o segundo, por causa do baixo nível de água. “Cerca de 80% do tráfego marítimo mundial ocorre no eixo leste-oeste entre Ásia-Pacífico, Europa e Estados Unidos. Apenas 20% é no eixo norte-sul [Austrália, Nova Zelândia e América do Sul]. Os maiores problemas estão concentrados na primeira rota”, afirma Welbers.





# É PRECISO COMPROVAR VINCULAÇÃO FÍSICA NO REGIME DE DRAWBACK-SUSPENSÃO, DIZ CARF

Fonte: Jota

**P**or 7x1, a 3ª Turma da Câmara Superior do Carf reverteu decisão favorável ao contribuinte e fixou a necessidade de vinculação física no regime de drawback na modalidade suspensão. O entendimento da maioria foi de que as normas permitiram a flexibilização da vinculação física em hipóteses e datas específicas e, portanto, só podem ser aplicadas nestes casos.

A empresa foi autuada para cobrança de Imposto de Importação e PIS/Cofins Importação por ausência de vinculação física entre as mercadorias importadas e o produto exportado para usufruir o benefício do regime. A defesa pediu a aplicação da retroatividade benigna em relação a portarias da Receita Federal que tratam do tema, pontuando que há normativos no sentido de autorizar a troca dos insumos, mas que foram publicados depois da atuação fiscal.

Ao analisar o recurso da Fazenda, o relator, conselheiro Rosaldo Trevisan, considerou que o caso analisado trata de fatos geradores de 2003 e 2004, e, por isso, entendeu que seria incabível a aplicação retroativa da norma.

A comprovação da vinculação física entre o insumo importado e o produto destinado à exportação era exigida até 2010. Com a Lei 12.350/2010 e a Portaria RFB/Secex 467/2010, essa exigência deixou de existir. A portaria fixou como marco temporal os fatos geradores ocorridos a partir de 28 de julho de 2010.

Em seu voto, o conselheiro destacou que o entendimento do Carf está consolidado pela necessidade da vinculação física no regime especial aduaneiro. Trevisan citou acórdão no qual é estabelecido que “até o dia 28 de

julho de 2010 é condição específica do regime especial aduaneiro de drawback-suspensão a industrialização e posterior exportação da mercadoria anteriormente importada” (Acórdão 9303-015.635).

Única a divergir, a conselheira Tatiana Belisário entendeu como desnecessária a vinculação física das mercadorias. Especialmente com relação ao caso analisado, a julgadora afirmou que ficou comprovado que o contribuinte cumpriu os requisitos previstos pelo artigo 5º da Portaria Conjunta RFB/Secex 467/2010, com a redação dada pela Portaria Conjunta RFB/Secex 1.618/2014.

O dispositivo prevê que “a comprovação das aquisições de mercadoria nacional sob o amparo do regime terá por base a nota fiscal eletrônica emitida pelo fornecedor, que deverá ser registrada no Siscomex pelo titular do ato concessório”.



# LICENCIAMENTO AUTOMÁTICO E NÃO AUTOMÁTICO COM BASE NA DUIMP

Fonte: Aduaneiras

**E**stão sujeitas a licenciamento automático, pelo Departamento de Operações de Comércio Exterior (Decex) da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), as importações amparadas por regime de drawback suspensão, isenção e amparadas por regimes atípicos de drawback, respectivamente com base nos arts. 26 e 72 e Capítulo III da Portaria Secex nº 44/2020.

Entretanto, as importações processadas com base na DUIMP, a que se refere a Instrução Normativa SRF nº 680/2006, não se sujeitam ao licenciamento automático ora previsto. Esta exclusão foi feita por meio da Portaria Secex nº 379/2024, que altera a Portaria Secex nº 249/2023, norma esta que dispõe sobre o licenciamento de importações.

A propósito da Portaria Secex nº 379/2024, esta trouxe também nova disposição quanto ao licenciamento não automático, informando que as importações processadas com base na DUIMP a que se refere o art. 1º, § 2º-A, inciso II, da Instrução Normativa SRF nº 680/2006, não se sujeitam ao licenciamento não automático previsto no art. 21 da Portaria Secex nº 249/2023, quando envolverem os casos de ingresso de bens usados no regime aduaneiro especial de admissão temporária; reimportação de mercadorias submetidas ao regime aduaneiro especial de exportação temporária; retorno ao País de mercadorias nacionais ou nacionalizadas exportadas nas hipóteses previstas no art. 1º, § 1º, do Decreto-Lei nº 37/1966; ingresso de bens usados no regime aduaneiro especial de drawback suspensão, exceto nos regimes atípicos de drawback para industrialização de embarcação e drawback para fornecimento no mercado interno em decorrência de licitações de que trata o Capítulo III da Portaria Secex nº 44/2020; e nacionalização de bens usados ao amparo de reduções de alíquotas de tributos relativas ao Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores (Padis), conforme previsto no art. 3º da Lei nº 11.484/2007.

Com relação à DUIMP, vale lembrar que a Receita Federal informou que durante janeiro de 2025 não haverá ampliação das importações obrigatórias por meio de DUIMP, permanecendo em vigor as etapas já implementadas em 2024, conforme estabelecido no Anexo Único da Portaria Coana nº 165/2024 e descrito nas Notícias Siscomex 58, 66 e 73, de 2024. De acordo com nota da Receita Federal, o detalhamento do cronograma de desligamento, que ampliará a obrigatoriedade da DUIMP para outros modais de transportes e regimes tributários/fundamentos legais, será publicado oportunamente.





# PECÉM RECEBERÁ R\$ 1 BI PARA SE TORNAR MAIS VERDE



O Complexo do Pecém receberá um aporte financeiro de aproximadamente US\$ 176 milhões – aproximadamente R\$ 1,1 bilhão – para desenvolver o programa de transição energética Pecém Verde, com foco na implementação de um projeto de hidrogênio limpo.

O financiamento será feito pelo Banco Mundial, a partir do Livable Planet Fund, e pelo Climate Investment Funds – Renewable Energy Integration (CIF-REI), e pretende melhorar a infraestrutura do complexo e acelerar o processo de descarbonização.

“Com essa parceria, de onde virão mais esses recursos, o Pecém Verde deve gerar oportunidades econômicas significativas, promover a criação de empregos qualificados e fortalecer uma posição de destaque do Ceará entre as iniciativas de descarbonização em escala global, um dos mais prementes objetivos do Governo do Estado”, afirmou o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.

Dos US\$ 176 milhões que serão aportados, US\$ 9 milhões virão de uma doação do Livable Planet Fund; US\$ 90 milhões serão financiados pelo Banco Mundial; US\$ 36,5 milhões através de empréstimos e doações do programa CIF-REI; e US\$ 41 milhões que serão investidos pelo próprio Complexo de Pecém.

O projeto pretende criar a infraestrutura necessária para a produção e exportação de hidrogênio verde (H2V) e seus derivados, consolidando o Pecém como um hub global de hidrogênio verde.

Os investimentos incluirão a implantação de infraestrutura básica para os corredores de utilidades e acesso ao setor produtivo de hidrogênio no Complexo do Pecém, a expansão do Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT) do porto, com a construção de um novo berço de atracação, e a ampliação do Pier 2 do terminal portuário, para atender às demandas de produção e exportação.

# MDIC EDITA PORTARIA PARA REGULAMENTAR A AUTOCERTIFICAÇÃO PARA EXPORTAÇÃO

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) publicou na edição de 19/12, no Diário Oficial da União, portaria que regulamenta a autocertificação para exportação no Brasil e desburocratiza processos. Com a portaria, da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), a partir de 1º de março de 2025, o operador comercial poderá optar por autocertificar a origem do seu produto ou emitir um certificado de origem em uma das 48 entidades habilitadas pelo MDIC.

“A autocertificação alinha o Brasil às melhores práticas internacionais, além de tornar as exportações brasileiras menos onerosas para o exportador, reduzindo custo e tempo de emissão da prova de origem”, avaliou a secretária da Secex, Tatiana Prazeres. “Além disso, reforça o compromisso do governo federal com a agenda de facilitação de comércio e desburocratização”, acrescentou.

A Portaria Secex nº 373/2024 altera a Portaria Secex nº 249/2023, tornando possível a autocertificação como prova de origem no Brasil para todos os acordos que autorizem essa prática. Adicionalmente, também estabelece mecanismos internos de controle em casos de suspeita de fraude de origem, com vistas a reforçar as disposições de verificação e controle já previstas nos acordos comerciais.

Com a entrada em vigência do novo Regime de Origem do Mercosul (novo ROM), passaram a vigorar novas regras e inovações, entre elas o modelo híbrido de certificação de origem, de Certificado de Origem e Declaração de Origem.

A adoção da autocertificação de origem permite que a própria empresa exportadora ou produtora preencha a fatura comercial com uma declaração. A autocertificação deve conter os dados mínimos previstos no novo ROM, que a transforme em uma prova de origem válida, substituindo o certificado de origem emitido pelas entidades habilitadas.



# MDIC LANÇA PAINÉIS DE DADOS SOBRE ATUAÇÃO DE ÓRGÃOS E ENTIDADES DO GOVERNO NAS EXPORTAÇÕES

**D**esde dezembro, a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC) disponibilizou painéis contendo visualizações interativas de dados relativos aos controles governamentais aplicados sobre as exportações brasileiras.

Com essa ferramenta, qualquer interessado poderá consultar dados sobre a execução do chamado tratamento administrativo, que envolve a atuação de todos os órgãos e entidades do governo brasileiro responsáveis por emitir no Portal Único de Comércio Exterior as licenças, permissões e certificados necessários à realização de vendas externas no país, ou ainda promover o monitoramento das operações após a sua concretização.

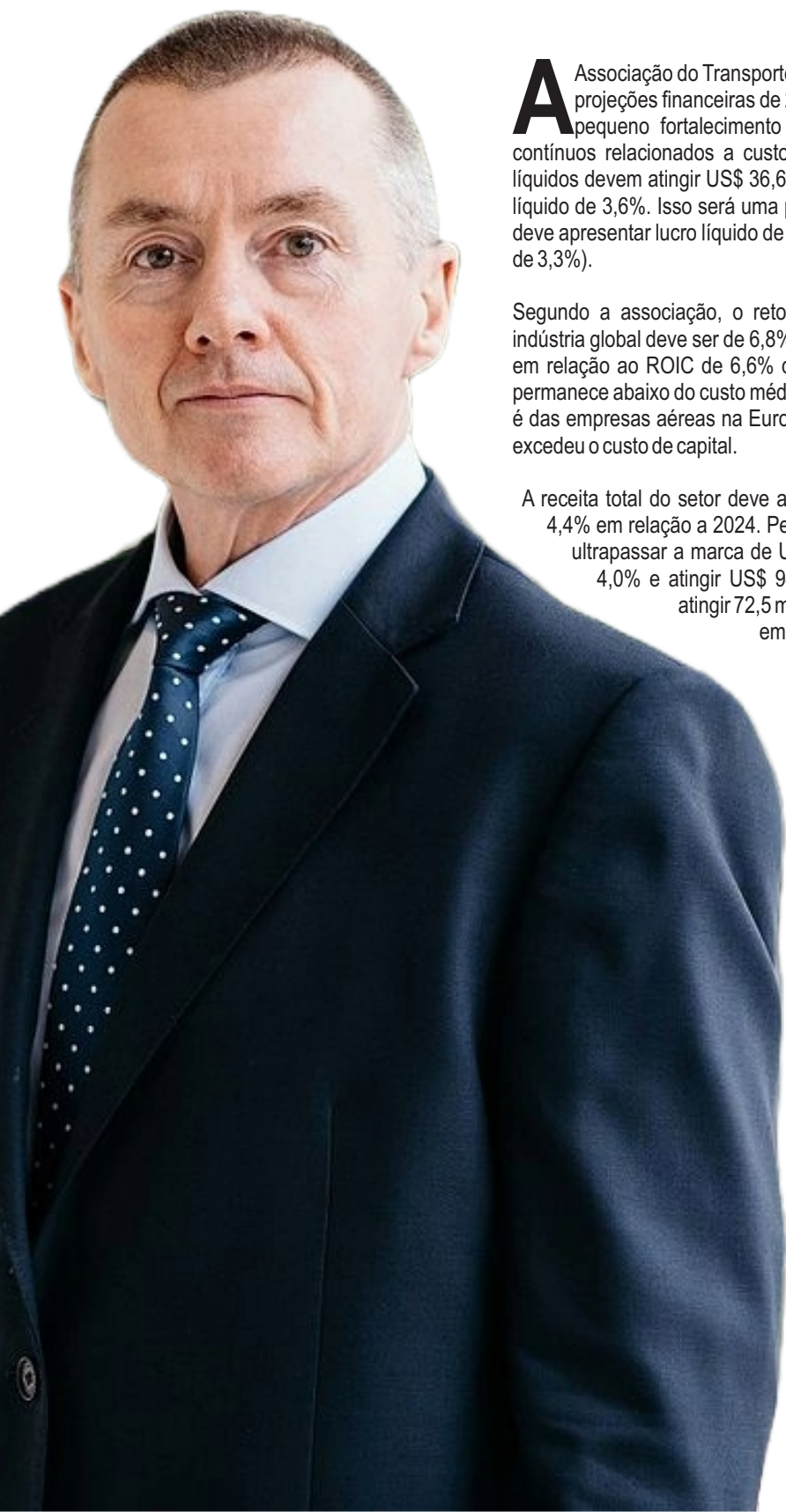
Os painéis foram desenvolvidos com o emprego de ferramenta de Business Intelligence e podem ser livremente acessados na página eletrônica do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex). Eles apresentam, entre outros dados, a quantidade e o valor das operações de exportação sujeitas a controle, o montante de autorizações expedidas pelo governo e o tempo médio para a sua obtenção.

É possível também verificar recortes detalhados por produto ao nível da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), das seções da International Standard Industrial Classification of all Economic Activities (ISIC), e dos grupos da Classificação Uniforme do Comércio Internacional (CUCI), possibilitando diferentes enfoques analíticos e a comparação com números reportados por outros países.

Para a Secretária de Comércio Exterior, Tatiana Prazeres, a nova ferramenta encontra-se em sintonia com o espírito de transparência e acessibilidade à informação. “A divulgação dos dados representa uma boa prática internacional e nos permite compreender melhor o desempenho dos órgãos intervenientes nas exportações do Brasil, abrindo espaço para reflexão conjunta entre governo e setor privado sobre melhorias nesses processos”, destacou.



# DEMANDA DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS DEVE CRESCER 6% EM 2025



**A** Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) anunciou suas projeções financeiras de 2025 para a indústria aérea global, com um pequeno fortalecimento da lucratividade em meio aos desafios contínuos relacionados a custos e à cadeia de suprimentos. Os lucros líquidos devem atingir US\$ 36,6 bilhões em 2025, com a margem de lucro líquido de 3,6%. Isso será uma pequena melhoria em relação a 2024, que deve apresentar lucro líquido de US\$ 31,5 bilhões (margem de lucro líquido de 3,3%).

Segundo a associação, o retorno sobre o capital investido (ROIC) da indústria global deve ser de 6,8% em 2025. Embora isso seja uma melhoria em relação ao ROIC de 6,6% de 2024, o retorno para a indústria global permanece abaixo do custo médio ponderado de capital. O ROIC mais forte é das empresas aéreas na Europa, Oriente Médio e América Latina, onde excedeu o custo de capital.

A receita total do setor deve atingir US\$ 1,007 trilhão, com aumento de 4,4% em relação a 2024. Pela primeira vez, a receita total do setor vai ultrapassar a marca de US\$ 1 trilhão. As despesas devem crescer 4,0% e atingir US\$ 940 bilhões. Os volumes de carga devem atingir 72,5 milhões de toneladas, com aumento de 5,8% em relação a 2024.

“Esperamos que as empresas aéreas apresentem o lucro global de US\$ 36,6 bilhões em 2025. Isso será conquistado com muito esforço, com as empresas aéreas aproveitando os preços menores do petróleo, mantendo as taxas de ocupação acima de 83%, controlando rigorosamente os custos, investindo na descarbonização e gerenciando o retorno a níveis de crescimento mais normais após a extraordinária recuperação da pandemia”, disse o diretor-geral da IATA, Willie Walsh (foto).

De acordo com o executivo, os esses esforços ajudarão a reduzir vários obstáculos para atingir a lucratividade que estão fora do controle das empresas aéreas, como os desafios persistentes da cadeia de suprimentos, as deficiências de infraestrutura, a regulamentação onerosa e a carga tributária crescente.

# ABERTURA DE MERCADO AGROPECUÁRIO PARA O BRASIL NO EGITO

O governo brasileiro recebeu com satisfação o anúncio, pelo governo egípcio, da aceitação do novo modelo de certificado sanitário para carne bovina, incluindo autorização para que o Brasil exporte também carnes e miúdos de búfalo.

A abertura fortalece a relação comercial com o Egito, nono principal destino das exportações agrícolas do Brasil em 2024. Nos primeiros dez meses deste ano, aquele país importou mais de US\$ 2,59 bilhões em produtos agropecuários do Brasil.

Com o anúncio, o agronegócio brasileiro alcança 208 aberturas de mercado em 2024, totalizando 286 novas oportunidades de negócio em 62 destinos desde o início de 2023.

Tais resultados são fruto do trabalho conjunto do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e do Ministério das Relações Exteriores (MRE).



# STJ DERRUBA LIMINAR E AUTORIZA FEDERALIZAÇÃO DO PORTO DE ITAJAÍ

Fonte: G1

O STJ derrubou a liminar que mantinha a gestão municipalizada do Porto de Itajaí, no Litoral Norte de Santa Catarina, e autorizou a federalização do espaço. A decisão é do ministro Herman Benjamin e foi assinada dia 23/12.

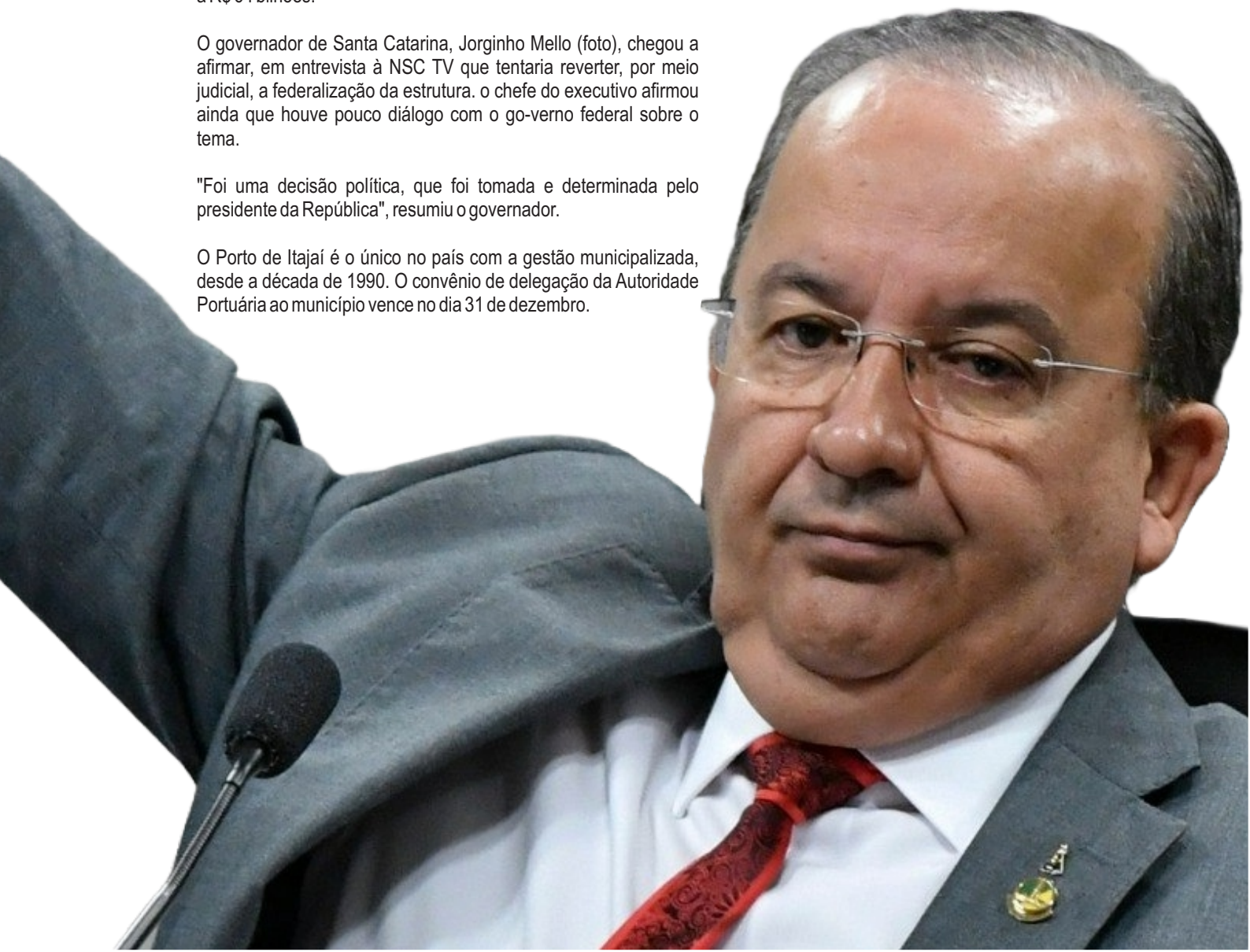
O pedido para suspender a decisão foi feito pelo Foro Metropolitano do Itajaí-Açu, que ainda pode recorrer da decisão. No entanto, por enquanto e com a decisão do STJ, a federalização ocorre desde 1º de janeiro, conforme foi decidido pelo Ministério dos Portos e Aeroportos.

O Porto de Itajaí é o segundo maior do país, atrás do de Santos (SP) e fica na cidade que tem o maior Produto Interno Bruto (PIB) de Santa Catarina. O município foi que mais arrecadou com importações em 2023 no Brasil, com 13,1 bilhões de dólares, o equivalente a R\$ 64 bilhões.

O governador de Santa Catarina, Jorginho Mello (foto), chegou a afirmar, em entrevista à NSC TV que tentaria reverter, por meio judicial, a federalização da estrutura. o chefe do executivo afirmou ainda que houve pouco diálogo com o go-verno federal sobre o tema.

"Foi uma decisão política, que foi tomada e determinada pelo presidente da República", resumiu o governador.

O Porto de Itajaí é o único no país com a gestão municipalizada, desde a década de 1990. O convênio de delegação da Autoridade Portuária ao município vence no dia 31 de dezembro.





Contato: Roberta Cristina da Silva  
roberta@aduaneiras.com.br  
11 | 4862-0498

### **Empresa habilitada na modalidade "limitada" do Siscomex pode ser beneficiária do RECOF?**

Conforme estabelece o inciso VIII, art. 5º da Instrução Normativa RFB nº 2.126/2022, para habilitar-se ao RECOF, a empresa interessada deverá estar habilitada a operar no comércio exterior em modalidade diferente de limitada.

### **Uma empresa de software no Paraguai e pretende vender software (como serviço) diretamente para clientes finais no Brasil. Essa operação está sujeita a impostos? Será necessário realizar algum tipo de desembaraço aduaneiro?**

Os softwares disponibilizados sem meio físico (como por internet, licença de uso ou download) não estão sujeitos a tratamento aduaneiro nem possuem classificação fiscal (NCM), uma vez que não envolvem mercadorias. Nesse caso, a operação deve seguir os procedimentos estabelecidos pelo Banco Central do Brasil (Bacen) para pagamentos de serviços.

Por se tratar de importação de serviços, o pagamento poderá ser realizado por transferência financeira, desde que observada a legalidade da transação, incluindo questões tributárias. É necessário fundamentar economicamente a operação e garantir que as responsabilidades estejam devidamente definidas na documentação correspondente.

Adicionalmente, ressaltamos que a prestação de serviços relacionados a software (programas e direitos autorais) está geralmente sujeita à tributação no Brasil, incluindo:

- Imposto de Renda Retido na Fonte (IRRF);
- Imposto sobre Serviços (ISS);
- PIS e Cofins sobre serviços; e
- CIDE (nos casos aplicáveis).

### **Empresa de fabricantes exporta uma única máquina, mas pelas dimensões, a mesma está desmontada e seguindo em dois caminhões. Como emitir a Nota Fiscal?**

Quando a mercadoria não couber em um único caminhão e for fracionada (desmontada), para transportá-la até o local de embarque, sugerimos emitir uma nota "mãe" - CFOP 7.101 com especificação detalhada da mercadoria (global da operação). Para cada caminhão, deve-se emitir nota "filha" do tipo simples remessa - CFOP 7.949, fazendo referência, no campo refNFe, à nota "mãe", a fim de permitir ao módulo CCT controlar eletrônica e automaticamente a recepção da nota "mãe".

Lembramos ainda que, a NCM usada nas notas filhas devem ser iguais aos usados na nota mãe e a soma das quantidades e dos valores das notas filhas deve corresponder à quantidade e ao valor da nota mãe.



### **É possível retificar uma DU-E com o status "Registrada"? Está sujeita a análise?**

Conforme inciso II, art. 28 da Instrução Normativa RFB nº 1.702/2017, a retificação de informações prestadas na DU-E ou a inclusão de outras informações, até a apresentação da carga para despacho, poderá ser realizada pelo declarante ou exportador, independentemente de autorização da fiscalização aduaneira. Conforme orientações da Receita Federal, enquanto a situação do controle aduaneiro for "Registrada", ou seja, a declaração ainda não foi apresentada para despacho e a pode ser retificada diretamente pelo declarante sem gerar solicitação de retificação e sem demandar intervenção da RFB. Além disso, não é obrigatório informar a justificativa da retificação.

### **Para apurar crédito no âmbito do Reintegra, posso considerar uma Nota Fiscal Complementar decorrente de variação cambial?**

Não. Conforme Solução de Consulta Cosit nº 386/2017, no caso de exportação direta, considera-se receita de exportação, para fins de cálculo de crédito no âmbito do Reintegra, o valor resultante da conversão da moeda estrangeira em reais à taxa de câmbio fixada no boletim de abertura pelo Banco Central do Brasil, para compra, em vigor na data de embarque dos bens para o exterior, assim entendida aquela que tenha sido averbada no Sistema Integrado de comércio Exterior - Siscomex.

### **Qual NCM/SH deve-se utilizar para a bolinha antiestresse: a NCM/SH 9019.10.00 (aparelho de mecanoterapia - utilizada especialmente para o tratamento de doenças das articulações ou dos músculos) ou a NCM/SH 9506.69.00 (outras bolas)?**

Conforme indicação da coletânea dos pareceres de classificação do Comitê do Sistema Harmonizado (CSH) da Organização Mundial das Alfândegas (OMA), constante no Anexo Único da Instrução Normativa RFB nº 2.171/2024, a bola antiestresse de poliuretano, concebida para ser amassada repetidamente na mão como um exercício de alívio do estresse (apertar a bola antiestresse aumenta a circulação sanguínea e causa uma sensação de relaxamento) deve ser classificada na NCM/SH 9503.00.99.